

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/2134 –

Auswirkungen der EU-Taxonomie auf die Schifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die EU soll bis 2050 klimaneutral werden. Um das zu erreichen, wurde der Green Deal erarbeitet – ein ehrgeiziges Programm, das unter anderem darauf abzielt, dass Gelder (privatwirtschaftliche investive Mittel oder öffentliche Fördergelder) künftig möglichst in ökologisch nachhaltige Investitionen fließen. Als Grundlage dafür dient die Taxonomie-Verordnung, die einheitliche Kriterien für Unternehmen und Investoren festlegt, um zu ermitteln, ob eine Wirtschaftsaktivität ökologisch nachhaltig ist. Dieser Kriterienkatalog hat Auswirkungen auf die hiesige Schifffahrtsbranche. Laut den führenden deutschen Verbänden sind die Nachhaltigkeitskriterien für die Schifffahrt und den Schiffbau in der bisher geplanten Taxonomie weder branchengerecht noch technologieoffen dargestellt und gehen teilweise am technisch Machbaren vorbei (Quelle: „VDI Nachrichten“, <https://www.vdi-nachrichten.com/technik/mobilitaet/klimaschutz-eu-kriterien-fuer-gruene-investments-koennen-schiffe-der-zukunft-verhindern/>).

Besonders kritisch ist der Tailpipe-Ansatz: Während die EU-Kommission bei der Nachhaltigkeitsbewertung von Kraftstoffen grundsätzlich den Lebenszyklus-Ansatz (von der Erzeugung über den Transport bis zum Verbrauch des Kraftstoffs) verfolgt, sieht die Taxonomie-Verordnung das Messen von Emissionen am Schornstein bzw. am Auspuff vor. Aufgrund dieses Ansatzes ordnen die Delegierten Rechtsakte zur Taxonomie alternativer Kraftstoffe für die Schifffahrt wie LNG, Methan oder synthetische Kraftstoffe als nicht nachhaltig ein. Diese Einordnung hat weitreichende Auswirkungen auf die hiesige See- und Binnenschifffahrt.

1. Ist aus Sicht der Bundesregierung das Messen von Emissionen am Schornstein bzw. Auspuff oder der Lebenszyklus-Ansatz der bessere Indikator für die Nachhaltigkeit von Kraftstoffen?
2. Wird sich die Bundesregierung für eine Anpassung der Taxonomie an den Lebenszyklus einsetzen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Lebenszyklus-Ansatz unter Berücksichtigung aller relevanten Treibhausgase ist nach Auffassung der Bundesregierung der geeignete Indikator als Teil der Nachhaltigkeitsbewertung von Kraftstoffen für die Seeschifffahrt, weil so die Gesamt-Treibhausgasemissionen unabhängig vom Ort der Bebunkerung erfasst werden. Für die Binnenschifffahrt prüft die Bundesregierung derzeit, welcher Bewertungsmaßstab im Rahmen der Taxonomie-Verordnung Anwendung finden sollte.

Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin für eine entsprechende Anpassung für die Seeschifffahrt einsetzen.

3. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Flottentransformation der deutschen Schifffahrt zu fördern, inklusive einer ggf. schrittweisen Transformation über energieärmere (z. B. Flüssiggas) zu klimaneutralen (z. B. e-Fuels) Antrieben?
5. Bekennt sich die Bundesregierung zur Technologieoffenheit im Schiffsverkehr, und wird sie alle zur Verfügung stehenden Instrumente gleichermaßen fördern, die die Flottentransformation vorantreiben?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Transformation der deutschen Schifffahrt hin zur Treibhausgasneutralität wird durch die technologieoffenen Förderprogramme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen vom 18. November 2020 und zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen vom 24. Juni 2021 unterstützt.

Die Bundesregierung wird auch künftig daran arbeiten, die bestmöglichen Rahmenbedingungen für eine treibhausgasneutrale Schiffsflotte zu gestalten.

4. Ist es aus Sicht der Bundesregierung konsistent, dass alternative Kraftstoffe für die Schifffahrt wie LNG, Methan oder synthetische Kraftstoffe gemäß Taxonomie weiterhin als nicht nachhaltig gelten?

Nein, da diese Einstufung pauschal vorgenommen wurde und nicht auf der Lebenszyklus-Analyse basiert.

6. Wird sich die Bundesregierung, falls die Schifffahrt im zweiten delegierten Rechtsakt zur Umsetzung der Taxonomie vorerst nicht berücksichtigt wird, für eine ausgewogenere Besetzung der Expertengruppe einsetzen, die die Kriterien für die Schifffahrtstaxonomie erarbeitet?

Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass die Belange der Schifffahrt angemessen berücksichtigt werden.

7. Welchen Effekt hat die Taxonomie nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (State-Aid-Guidelines)?

Die neuen für Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (KUEBLL) Leitlinien gelten seit dem 1. Januar 2022.

Im Rahmen von vorgegebenen Abwägungen verweisen die KUEBLL der EU-Kommission teils auf die Taxonomie-Verordnung, so etwa gemäß Rz. 72

KUEBLL im Rahmen der Interessenabwägung mit Augenmerk auf Artikel 3 der Taxonomie-Verordnung. Die Taxonomie-Verordnung könnte demnach mittelbar als Orientierungshilfe von der EU-Kommission herangezogen werden. Wie dies in der Praxis der EU-Kommission zukünftig konkret Anwendung findet, ist bislang nicht zu prognostizieren. Eine strenge Taxonomiekonformität für die Gewährung von Beihilfen ist indes in den KUEBLL nicht vorgesehen.

8. Ist die Fortführung bestehender Förderprogramme des Bundes – konkret: „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“, „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ und „Austausch von noch in Betrieb befindlichen alten Dieselmotoren für Güterschiffe“ – unter den geänderten State-Aid-Guidelines uneingeschränkt möglich (bitte für jedes Förderprogramm einzeln beantworten und begründen)?

Die Fortführung des bis zum 31. Dezember 2023 geltenden notifizierten Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen ist auch nach den Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 möglich.

Rechtsgrundlage des bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Förderprogramms über Zuwendungen für die Beschaffung und den Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren für Gütermotorschiffe ist die Deminimis-Verordnung (EU) Nr. 1407/2013. Eine Fortführung des Förderprogramms wäre daher nach der Deminimis-Verordnung zu prüfen.

Rechtsgrundlage des bis zum 30. Juni 2024 geltenden Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen ist die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Die EU-Kommission hat eine Überarbeitung der AGVO eingeleitet.

9. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung wasserstoff- und/oder ammoniakbasierte Antriebe bis zum Jahr 2026 zugelassen und marktreif für die große Mehrheit der relevanten Güterbewegungen in der Binnenschifffahrt und/oder in der Seeschifffahrt verfügbar sein?

Wann der flächendeckende Einsatz von wasserstoff- oder ammoniakbasierten Antrieben in der Schifffahrt möglich sein wird, hängt von der technologischen Entwicklung und dem international zu erarbeitenden rechtlichen Rahmen ab.

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer und internationaler Ebene dafür ein, schnellstmöglich die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

10. Ist es aus Sicht der Bundesregierung konsistent, dass Effizienzmaßnahmen, wie z. B. die Nutzung von Abwärme (beispielsweise des Schiffsmotors) zur Stromerzeugung an Bord von Schiffen und damit zur CO₂-Reduktion gemäß Taxonomie und im Gegensatz zur Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), als nicht nachhaltig gelten?

Nein, eine Bewertung der Nachhaltigkeit von Kraftstoffen und Technologien ist nur im Rahmen der Lebenszyklus-Analyse möglich.

11. Werden die bisher im Rahmen der Taxonomie für die Schifffahrt vorgesehenen Nachhaltigkeitskriterien nach Ansicht der Bundesregierung in den kommenden fünf bis zehn Jahren einen positiven Effekt auf die Klimabilanz der Binnen- und Seeschifffahrt haben?

Durch die isolierte Betrachtung der Treibhausgas-Emissionen am Schornstein werden Emissionen aus der Erzeugung nicht berücksichtigt, so dass eine valide Aussage über tatsächlich eingesparte Emissionen auf diesem Wege nicht möglich ist.